

Kulkeminen avaimena ikääntyvien maalla asumisen mahdollisuuksiin

SILVA TEDRE & ANNELI PULKKINEN

Väestön keskittyminen vähäiseen määrään kasvukeskuksia ja keskittymisen materiaaliset ja mentaaliset seurannaisvaikutukset eivät kiinnosta poliittista julkisuutta, kirjoitti Matti Heikkilä (2002) Yhteiskuntapolitiikka-lehdessä 10 vuotta sitten.

Heikkilä ilmoittautui maaseutututkijaksi, ja sellaiseksi ryhtymisensä hän perusteli sillä, että 1990-luvulla ei maaseudun väestön hyvinvointi työllisyysnäkökohtia lukuun ottamatta enää kiinnostanut sen paremmin tutkijoita kuin politiikkojakaan. Tuolloin kuntatasoisiiin tilastoihin perustuvan tutkimuksen tuloksina esitettiin ihmisten elämänhallinnan ja tulevaisuuden uskon osalta muun muassa, että harvaan asutulla maaseudulla mahdollisuudet omilla valinnoilla ohjata elämänkulkua koetaan vähäisimmiksi ja asuinalueen arvioidaan useimmin kehittyvän kielteiseen suuntaan. Kielteinen kehitys ohjaa muuttopäätöksiä taajamiin, työikäisten kohdalla etenkin kasvukeskuksiin. Hyvinvoinnin alueellisia eroja koskevilla tutkimuksissa harvaan asuttu maaseutu näyttäytyykin toistuvasti jatkuvana häviäjänä, jossa voidaan huonosti ja josta lähdetään muualle.

Tässä kirjoituksessa katsomme harvaan asutua maaseutua asuinpaikkalähtöisesti. Tarkastelemme erityisesti maaseudulla pysyvästi asuvan ikääntyvän väestön mahdollisuutta jatkaa maalla asumista. Maaseutu on edelleen monien ihmisten asuinympäristö, josta muutetaan ja jonne muutetaan. Kiinnostus teemaan heräsi seuratesa kotona asumista korostavaa vanhuspolitiikkaa.

Kysymme tutkimuksessa, missä oikeastaan vanhan ihmisen koti saa sijaita. Tulos oli, että sen sijainti harvaan asutulla maaseudulla ei ole kunnan näkökulmasta suotavaa (Tedre & Pulkkinen 2010). Osoittautui, että kunnan sisällä on huomattavia eroja hyvinvointipalvelujen saavutetta-

vuudessa. Eroja selittää muun muassa kunnan pinta-ala, joka harvoin otetaan sosiaalipoliittisessa tutkimuksessa huomioon. Puhuttaessa isoista ja pienistä kunnista ei yleensä viitata niiden pinta-alaan vaan väestömäärään. Pinta-alaltaan laajoissa kunnissa on huomattavia eroja maaseutukodeissa ja taajamakodeissa asuvien palveluiden saannille. Tämä koskee myös vanhuspalveluita. Objektivisten, samanlaisina kaikille alueille sovellettavien hyvinvointimittareiden sijaan tavoittelemme ”pinta-alasensitiivistä” otetta sosiaalipoliittikkaan (Tedre & al. 2010). Yhdyskuntarakenne ja kunnan pinta-ala ovat hyvinvointipalveluiden organisoinnin kannalta oleellisia tekijöitä, mutta ne usein ohitetaan poliittisissa keskusteluissa. (Pihlaja 2010.)

Maaseudulla on harvaan asutukseen, sosiaalisen rakenteeseen ja palvelupuuotteisiin liittyviä riskejä, joiden estämisessä yksi avainsana on *kulkeminen*. Maaseudun virkamiesten ja asukkaiden puheessa pitkien välimatkojen kysymys on huolena jatkuvasti esillä monella tavalla. Kuntien vanhuspolitiikassa pohditaan muun muassa:

- 1) Miten järjestetään kaukana taajamista olevien ihmisten ”päivittäinen huolto”, fyysinen apu ja sosiaalinen tuki yhteiskuntaeettisesti siedettävällä ja yksilöllisesti kestäväällä tavalla?
- 2) Miten houkutella etäällä asuvat vanhuksat olemassa olevien, keskitettyjen ja tehokkaina pidettyjen palveluiden lähelle asumaan?
- 3) Millaisin kulkujärjestelyn ikäihmiset itse pääsisivät asunnoltaan taajamiin? (Ikääntyvän väestön palvelut syrjäseuduilla 2006.)

Nämä ovat kolme toistuvaa maaseudun kulkemisen kysymystä, jotka kunnissa aktualisoituvat vanhuksista puhuttaessa. Ratkaisuksi esitetään usein vanhuksen muuttoa uuteen paikkaan, joka sijaitsee taajamassa. (Tedre & Pulkkinen 2010.)

Kulkeminen on enemmän kuin linkki siirryttäessä paikasta A paikkaan B. Se on aktiivinen, keskeinen voima, joka vaikuttaa mahdollisuuksiin osallistua poliittiseen, sosiaaliseen ja taloudelliseen toimintaan. Liikennejärjestelyt muovaavat yhteiskuntaa ja ihmisten asuinpaikka- ja asuinmuotovalintoja (Dobbs 2007). Siitä huolimatta kulkeminen jää sivulauseeksi, itsestään selväksi toteamukseksi kulkemisen pulmallisuudesta ja kulkemisen ongelmien seurauksista. Uudet, tilallisesti laajemmat verkostot edellyttävät auto-liikkumista (Urry 2002) ja lähestymistapojen takaa löytyy usein itsestään selvänä oletus yksityisauton omistamisesta.

Pohdimme tässä kirjoituksessa, millaisia ovat harvaan asutun maaseudun kylien ja haja-asutusalueiden eläkeläisten lähtemisen ja palaamisen – kulkemisen – mahdollisuudet tilanteessa, jossa matka ylittää jalankulkemisen vaihtoehdon.¹ Lähteminen on sosiaalinen ja fyysinen välttämättömyys. Maaseudulla arkielämään väistämättä liittyvät toiminnot, kuten asioiminen, ostosmahdollisuudet ja monet sosiaaliset kohtaamispaikat, sijaitsevat yhä harvemmin kävelyetäisyydellä, etenkin jos kävelykyky on madaltunut. Miten oma kulkeminen voidaan ratkaista? Miten kulkemisen vaihtoehdot erottelevat ja eriarvoistavat ikääntyviä keskenään? Harvaanasuttu maaseutu tutkimustapauksena tarjoaa kohdan tarkastella ikääntyvien yhteiskunnallista ja yhteisöllistä osallistumista yleisemminkin. Maaseutu erityistään on julkisen liikenteen vähäisyys ja sen jatkuva väheneminen. Toisaalta paikallisesti on kehitetty erilaisia asiointiliikenteen uusia muotoja, usein väliaikaisella projektirahoituksella.

Tutkimusmenetelminä olivat pinta-alaltaan laajoissa kunnissa tehty virkamiesten ja ikääntyvien asukkaiden haastattelut sekä heidän tutkimusta varten kirjoittamansa tekstit ja tutkijoiden kenttähavainnot.² Aineistonkeruu tehtiin pää-

osin vuonna 2009. Tuntumaksi jäi, että emme tavoittaneet niitä syrjässä asuvia iäkkäitä ihmisiä, joilla ei ollut puolestapuhujia ja joiden kulkeminen oli kaikkein estyneitä ja jotka siten jäivät eristyksiin. Tämä huono-osaisimpien ihmisten tavoittamisen ongelma toistuu lukuisissa sosiaalipoliittisissa tutkimuksissa ja koskee myös aiempia maaseudun vanhuksista tehtyjä tutkimuksia (Vuorinen 2009).

Lähteä liikkeelle

Liikkeelle lähtemisen ja paikalleen jämähtämisen pelon on todettu olevan melkein metafora aktiiviselle eläkeläisyydelle (Haarni 2010). Eläkeläiset liikkuvat, matkustelevat ja asuvat monipaikkaisesti, yhä useammin myös kahdessa ja jopa useassa eri maassa (Karisto 2008). On varottava tekemästä liikkuvuuden oletuksesta kaikkien ihmisten elämää ohjaavaa normia, itsestään selvää hyvän elämän esioletusta.

Lähtemisen ja liikkumisen vastakohta on paikallaan pysyminen, jolla modernissa yhteiskunnassa on huono kaiku. Pysymisen ja jäämisen teema asettuu peilikuvaksi vallitseville globaalin muuttoliikkeen, monipaikkaisuuden ja liikkuvuuden tutkimuksellisille hehkutuksille (myös Honkasalo 2004). Maaseudulle jääminen – tai sinne asettuminen – voi olla tietoinen, vapaa valinta tai pakko (Honkasalo 2004; Varis 2005).

Simo Häyrysen (2010) mukaan kullakin yksilöllä on spatiaalinen toimintatila, joka ilmenee ihmisen jokapäiväisen elinpiirin laajuutena – asunnosta tai naapurustosta aina globaaleihin virtuaaliyhteisöihin. Paikallisiin toimintatiloihin kuuluu usein ylipaikallisia suhteita, kuten vapaa-ajanmatkailu, työmatkat tai etäämmälle yltävät kaveri- ja harrastuspiirit. Nyttemmin toimintatila laajentavat lisääntyvät virtuaaliset kommunikaatioyhteydet. Ihmisten spatiaalinen toimintatila ja paikkasidonnaisuus määrittävät yksilöllisesti. Ne määrittävät ulkoapäin annettuun ehdoin, pakotetusti, mutta myös omin, vapaaehtoisin valinnoin. Tutkimuksessamme osa ikääntyvistä ihmisistä korosti haluaan ja oikeuttaan pysyä paikallaan, samalla kun hekin totesivat tietyn liikkumisen olevan asioiden hoitumisen kannalta välttämätöntä.

Kulkumahdollisuudet määrittävät toimintatilaa. Maaseudulla asuvien iäkkäiden ihmisten toimintatilan perustana olivat koti ja kotikylä, jotka

1 Maaseutua on tyypitelty kaupunkien läheiseen, ydin- ja harvaan asuttuun maaseutuun (Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä 2009). Tällä perusteella on jaoteltu kuntia, mutta jaottelu ei tavoita maaseudun sisäistä erilaisuutta, aluerakenteiden mosaikkimaisuutta (Rosenquist 1996).

2 Aineistoina tutkimushankkeessa ovat: eläkeläisten kylätoimijoiden haastattelut, paikallislehtien kirjoituskutsulla maaseudun eläkeläisiltä kerätyt tekstit, kenttätutkimus (havainnot, keskustelut) yhden kunnan harvaan asutun maaseudun kahdessa erilaisessa epäselvärajaisessa paikallisyhteisössä (kylätalot, kylän raitti, eläkeläisten kodit mukaan lukien hoivakoti), harvaanasutun maaseudun kuntien vanhustyöntekijöiden ja seurakuntien diakonia-työntekijöiden puhelinhaastattelut.

sitten laajenivat erilaisten tarpeiden myötä. Kulkuhorisontti muotoutuu visiona mahdollisesta, tarpeiden kautta määrittävästä toimintatilasta. Susan Kenyonin ja kumppaneiden mukaan kulkumahdollisuuksien puutteesta johtuvaa syrjäytymisen riskiä lisää asuminen maaseudulla, korkea ikä, toimintakyvyn rajoitteet ja pienituloisuus. Kulkumahdollisuuksien erot ovat tulkittavissa yhdeksi syrjäytymisprosessin ulottuvuudeksi. Sopivien kulkuvaihtoehtojen puute eristää ja estää ihmisiä osallistumasta yhteisöjen taloudelliseen, poliittiseen ja sosiaaliseen elämään. Kulkuvaihtoehtojen puute toimii yhtenä syrjäyttävänä rakenteena ja mekanismina yhteiskunnissa, joissa eläminen rakentuu oletukselle tiheästi toistuvasta liikkuvuudesta (Kenyon & al. 2003, 319). Lisäksi samassakin paikassa asuvien mahdollisuuksia erottelee paitsi elintaso ja toimintakyky, myös olemassa olevat sosiaaliset verkostot (vrt. Urry 2002).

On perusteita tarkastella eläkeläisiä omana kulkijaryhmänä, koska heidän elämäntapaansa ja arkielämän aikataulujaan eivät ohjaa työ- tai kouluikäisten instituutiot, kuten työpaikan tai koulun aikataulut. Ajallisesti olemassa olevat joukkoliikennejärjestelyt eivät myöskään aina sovi ikääntyvien elämäntapaan. Reitillisesti ne voivat sopia heikosti asuinpaikan sijaintiin, tai ne saattavat olla taloudellisesti eläkeläisille liian kalliita. Tämä kaikki rajoittaa eläkeläisten liikkumista, palveluiden käyttöä ja sosiaalisia suhteita, kuten vierailumahdollisuuksia tai osallistumista henkilökohtaisen jalankulkuetäisyyden ulottumattomissa oleviin tapahtumiin ja juhliin. Julkisen liikenteen niukkuudesta seuraa myös se, että iso osa päivästä täyttyy matkan teolla. Aika kuluu kulkiessa (ks. myös Ikääntyvän väestön palvelut... 2006).

Julkisen liikenteen aikataulut maaseudulla estävät usein julkisten liikennevälineiden käytön esimerkiksi, jos suuntaansa kulkee vain yksi bussi päivässä. Liikkumismahdollisuuksien kannalta oleellisia ovat myös maaseutualueiden keskinäiset erot. Erilaisilla alueilla on käytettävissä erilaisia matkanteon kombinaatioita, jotka ovat luonteenomaisia tietyille alueelle, tietyille paikallisuksille ja jopa kotitalouden jäsenille. Tutkimuksemme pinta-alaltaan laajoissa Itä- ja Pohjois-Suomen kunnissa julkinen liikenne oli vaihtelevasti järjestetty tai sitä ei enää ollut. Vaihtelevia olivat myös julkista liikennettä korvaavat kuntien paikalliset asiointiliikenteen järjestelyt – jos niitä oli.

Autollinen ja autoton – kaksi maaseutuasukkaan peruspositiota

Aineistoissamme eläkeläisten muuttosuunnitelmat maaseudulta taajamaan liittyvät usein omakotitalossa asumisen vaikeuksien tai tulevien palvelutarpeiden ennakointiin (myös Andersson 2007; Vuorinen 2009; Kilpeläinen & Pohjola 2007).

Siirtyminen yksityisautoyhteiskuntaan on maaseudulla asumisen kannalta merkittävä yhteiskunnallinen muutos. Tutkittaessa maaseudun ihmisten työllistymistä tai palvelujen käyttöä nousee oma auto keskeiseksi (Kurvinen 1998; Varis 2005; Pöllänen 2010; Tedre 2003). Ihmisiä keskenään erotteleva tekijä on auton omistaminen. Maaseutualueilla auton omistaminen on jatkuvasti yleistynyt ja julkisten kulkuneuvojen käyttö – ja tarjonta – samanaikaisesti vähentynyt. He, joilla on oma auto, suhtautuvat monien palveluiden siirtymiseen kauemmas huolettomammin kuin autottomat. Auton omistamisesta onkin tullut maaseudulla miltei kulttuurinen normi, ja sen puuttumisesta aiheutuva toimintatilan kapeutuminen alkaa näyttää silloin luonnolliselta.

Brittitutkimukset osoittavat sosiaalisten verkostojen määräävän erityisesti autottomien kotitalouksien kulkumahdollisuuksia (Gray & al. 2006, 89–98; Urry 2002). Samankaltaisia vihteitä antoi tämäkin tutkimus. Yksityisautoilun lisääntyessä sosiaalinen verkosto on maaseudun autottoman resurssi. Autottoman asema on erilainen sen mukaan, onko kyläyhteisössä heikot vai vahvat sosiaaliset verkostot (Gray & al. 2006). Silti yhdessäkin kylässä ihmisillä on erilainen pääsy verkostoihin (Vuorinen 2009).

Vanhusten kohdalla autottomuus luo tietynlaisen kulkuposition (Dobbs 2007), joka eroaa ratkaisevasti auton omistavan ikääntyvän asemasta. Kulkupositio muuttuu edelleen, mikäli autottomuuteen liittyy toimintakyvyn rajoituksia. Clare Wegner (2001) soveltaa sosiaaligerontologiasa käytettyä jakoa kolmanteen ja neljälänteen ikään tutkiessaan ikääntyvien kulkumahdollisuuksia. Kolmas ikä viittaa yksinkertaisemmillaan itsenäiseen vanhuuden aikaan ja neljäs ikä lisääntyvään riippuvuuteen toisista ihmisistä. Wegnerin mukaan nämä kaksi ikävaihetta muodostavat toisistaan erottuvan kontekstin kulkuratkaisujen ja kulkemisen edellyttämien järjestelyjen kannalta. Iän lisääntyessä vähenee autolla ajajien suh-

teellinen osuus ja myös auton omistaminen vähenee. Yhteisöllinen, integroiva maaseutuympäristö saattaa kääntyä kokemuksissa ja käytännössä eristäväksi, kun aiemmin itsenäisesti sujunut autokulkeminen siirtyy toisten ihmisten varaan.

Autoa ajavat, autosta luopuneet ja ikänsä autotta olleet ovat kolme maaseudun eläkeläisten kulkupositiota, joita seuraavassa tarkastellaan lähemmin.

Kun vielä on auto ja kuljettaja

”Kaikillahan täällä maalla on auto. Ei täällä autotta pärjää. Jos mieheltä menee kortti niin en tiedä, mitä tehdään.” (kirje, Lieksa)

”Meille mieheni kanssa ei liikkuminen vielä ole tuottanut vaikeuksia. Mieheni liikkuu vielä autollakin viikottain 86 ikävuodestaan huolimatta, joten liikkumisen puolesta pääsemme tarvittaessa haluamiimme tilaisuuksiin.” (kirje, Salla)

Auton omistaminen ei kulkemista ratkaise, sillä lisäksi tarvitaan voimassaoleva ajokortti – joskin jonkun korttita ajavan eläkeläisenkin kohtasimme. Autoahan ei ajeta kortilla. Tutkimukseemme osallistuneet eläkeläiset ohittivat auton omistamisen maalla asumisen mahdollisuuksia puitessa vähällä, se oli monille itsestäänselvyys. Auton omistamista enemmän puhuttiin ajokortista ja sen mahdollisesta menettämisestä. Pariskuntien kohdalla ajokortin menetys tuntui olevan erityisesti miesten ongelma ja riski. Silloinkin, kun pariskuntien kohdalla molemmilla puolisoilla oli kortti, liikkui keskustelu etupäässä miehen autoilun ympärillä. Mies oli kyytimies, jolla tuntui olevan itsestään selvä etuoikeus tai velvollisuus astua auton rattiin.

”Joutuuhan sitä pohtimaan ja ihan omalta kohdaltaankin. Se jo asettaa rajoituksia, jos ajokortti otetaan pois. Vaikka meiltäkään ei ole kuin seitsemän kilometriä kauppaan, niin on liian pitkä matka ilman autoa. Minäkin olin ajokiellossa silloin sairastumisen jälkeen, olin silloin vielä alta kuudenkymmenen ja koin sen vaikeaksi. Aina piti emälle sanoa, että lähdetäänkö... Jos ei ole korttia, niin kyllä siinä silloin on naapurien varassa. Meillä oli kyläkauppa, joka loppui tuossa heinäkuun lopussa. Kyllähän tuo kirkkonkylän S-Marketti tuo tavaroita maksua vastaan.”

Ajokortti ja ajokyky nähtiin itsenäisen maaseutuelämän edellytyksenä. Autotonta tulevaisuutta oli vaikea kuvitella. Jotkut ratkaisivat sitä kuvitelmissaan naapureiden avulla. Toisena miltei yleisempänä vaihtoehtona nähtiin muutto taajamaan. Muita vaihtoehtoja autoilevat eivät tuo-

neet esille sielläkään, missä jo oli kunnan kehittämiä kuljetuskokeiluja, esimerkiksi kimppekyytejä. Vaikutelmaksi jäi, etteivät auton omistavat ihmiset olleet tietoisia kimppekyytimahdollisuudesta.

”Niin kauan kuin pystytään omalla autolla kulkemaan”, sanottiin kaiken olevan hyvin. Lausahduksella ennakoitiin osaksi maalla asumisesta luopumista. Jos ajokyky menee, on edessä muutto taajamaan.

Kun autoa ei (enää) ole

”Eläkeläisjärjestöjen toiminnassa on mukana siinä 1/10 osa jäsenistä. Ulompana asuvat kun eivät pääse omin avuin taajamaan. Naisilla ei yleensä ole ajokorttia kyläkunnissa ja suurin osa yksin asuvista on naisia.” (Haastattelu, Joensuun Kiihtelysvaaran kylä)

Autottomissa oli heitä, joilla ei koskaan ole ollut autoa eikä ajokorttiakaan, sekä heitä, jotka olivat syystä tai toisesta lopettaneet autoilun. Silti he eivät aina olleet luopuneet autosta, sillä useammastakin liiteristä löytyi auto, jolla ei enää kukaan ajanut. Nämä autot olivat miesten autoja, miesten huolenpidon kohteita.³ Ajamisesta luopuminen voidaan jakaa ”vapaaehtoiseen” ja pakotettuun. Judith Daveyn mukaan naiset luopuvat miehiä helpommin ajokortistaan, he saattavat kokea sen jopa helpotuksena, mikäli autoilu on aiemmin ollut epävarmaa.

Maaseudulla asuu iäkkäitä ihmisiä, etenkin naisia, joilla ei koskaan ole ollut autoa tai ajokorttia. Heidän joukossaan on yksineläjiä ja pitkään leskenä olleita, mutta myös erilaisissa ydinperheestä poikkeavissa pari- tai muissa perhesuhteissa eläviä ihmisiä. Tapasimme tutkimuksen kuluessa yksin eläviä naisia, yhdessä elävän sisarusparin ja yhdessä asuvan äidin ja aikamiespojan. Ajokorttittomuus oli heidän keskuudessaan pikemminkin sääntö kuin poikkeus.

Joukkoliikenteen hiipuminen yhdessä palve-

³ Ajamisen lopettamisen taustalla voi olla lääkärin tai perheenjäsenen kehoitus, kolarit, valtion interventio tai auton pitämisenestä aiheutuvat kustannukset. Taustasyillä on erilainen vaikutus sille, miten ajaja tulkitsee muutoksen, ja hänen emotionaaliselle hyvinvoinnilleen. Esimerkiksi kokemus siitä, ettei pysty hallitsemaan / kontrolloimaan omaa elämäänsä vaikuttaa minäkäsitykseen (Fonda & al. 2001) Yhdysvalloissa ajamisella on todettu olevan ikääntyvien hyvinvoinnille suuri merkitys. Ajamisesta luopumisella on todettu yhteys depression, eristymiseen ja jopa sairaskotiin sijoittamiseen. (Edwards 2009.)

luiden etääntymisen kanssa koskettavat erityisesti autottomia. Silti hekin kokevat tilanteen usealla eri tavalla. Monet ovat huolissaan mahdollisuuksistaan jatkaa maalla asumista, jotkut sanoivat miltei uhmakkaasti pärjäävänsä.

Autottomat kyläläiset ratkaisevat liikkumisensa toisistaan poikkeavilla tavoilla. Osa maaseudun asukkaista on pitkälti julkisesti tuettujen liikkumismuotojen varassa. Toiset tukeutuvat naapureihin ja kyläläisiin niin kulkemisensa kuin asioiden hoidon suhteen. Joillekin sukulaiset ovat ensisijaisia kyyditsijöitä. Sosiaalisten paikkaverkostojen suhteen toisessa ääripäässä ovat ne autottomat ihmiset, joille verkosto turvaa hyvinkin laajan kulkuhorisontin. Tällainen takuuverkosto muodostui yleensä sukulaisista. Toisessa ääripäässä ovat ne maaseudun iäkkäät autottomat, joiden verkosto on olematon. Heidän kohdallaan kyläläisten tieto tilanteesta ja siihen reagoiminen on ratkaisevaa. Maaseudulla asumisen miltei ainut mahdollistaja on kunnan järjestämä kyyti tai pyörillä kulkevat palvelut, joiden uusia kombinaatioita on lisääntyvästi maaseudulla projektiluonteisesti kokeiltu. Uutena elementtinä ovat matkojen yhdistelykeskukset. Kaikissa kunnissa järjestelyä ei ole tai ne eivät ulotu syrjäisimmille alueille, etenkin laajoissa pohjoisen kunnissa. Joissain kunnissa kyytien yhdistämisen seurauksena on ollut se, että osa iäkkäistä ihmisistä kokee kyydit niin hankalina ettei käytä niitä.

Harvaan asutulla maaseudulla valtakunnan tasoinen poliittinen välinpitämättömyys maaseudun kulkemiskysymysten ratkaisemiseksi on yksi luottamusta nakertava tekijä. ”Kun eivät ottaisi tätä meiltä pois”, toisteltiin kimppekyydisä kulkiessamme.

Informaalit ja formaalit kyytivaihtoehdot

Käytämme hoivatutkimuksesta tuttua informaali-formaali-jakoa (esim. Zechner 2010) jäsentämään autottoman maaseudun asukkaan kyytivaihtoehtoja autoa edellyttävillä matkoilla. Hoivatutkimuksessa tilallinen elementti on toistaiseksi ollut varsin vähän esillä, vaikka kulkeminen (oma tai toisten) on oleellinen osa jokaisen ihmisen arkipäivää. Virallisina kyytivaihtoehtoina maaseudulla on linja-autojen reittiliikenne, kuntien vaihtelevasti järjestämä lääninhallituksen tukema kutsuohjattu asiointiliikenne se-

kä Kelan tukema yksittäistaksiliikenne. Viimeksi mainittuja kyytejä on mahdollista saada lääkärikäynneille ja sairaalamatkoille. Kela-kyydit näytävät muodostavan eräänlaisen kulkuvaihtoehtojen minimin. Emme ainakaan kuulleet, että niitä ilman olisi jääty. Kunnan subventoimia kyytejä taas on yleensä tarjolla keskustaajamassa asoimiseen tiettyinä aikoina tiettyinä viikonpäivinä. (Tedre & Pulkkinen 2010). Joissakin pinta-alaltaan laajoissa kunnissa tällainen kyytijärjestelmä on toiminut vuosia. Autottomat ihmiset pitivät sitä ensiarvoisen tärkeänä ja se mahdollisti heidän asumistaan nykyisessä kodissa.

Puolivirallisiksi, semiformaaleiksi, voidaan kutsua yhdistysten järjestämiä matkoja, jotka ovat lähinnä virkistysmatkoja. Niitä järjestävät muun muassa kyläyhdistykset ja eläkeläisjärjestöt ja myös kunnat ja seurakunnat. Kustannuksista vastaavat pääsääntöisesti mukaan tulevat vanhuksot itse. Matkat ovat enimmäkseen virkistysmatkoja oman kunnan sisällä, mutta ulkomaillekin mennään.

”..järjestimme kylältä ystävyyskuntaan Unkariin linja-automatkan. Sille yhdeksän päivän reissulle jäi hinnaksi semmoinen 800 euroa, niin minä ajattelin, että noinko saadaan linja-auto täyteen. Kävi niin, että täyteen tuli ja kaikki halukkaat eivät mahtuneet mukaan, kuusi jäi vielä rannallekin. Matkalla oljoiden keski-ikä oli 59,6 vuotta. Joukossa oli tosi nuoriakin, alta kaksikymppisiä, jotka laskivat tätä keski-ikää. Yli 60-vuotiaita oli yli 25 mukana ja minusta vanhempia oli 15. Kyllä vanhuksinkin ovat valmiita rahaa laittamaan, kun se asia on heistä mielenkiintoinen.” (Haastattelu, mies, Joensuun kylä)

”Kunnan kyydillä”, kimppekyydillä tai reittilinjalla kuljettaessa sekä pyörillä kulkevia palveluja käytettäessä on oman elämän sovittaminen aikatauluihin oleellista. Toisinaan palveluiden organisoinnin ongelmat ja tiedonkulun puutteet aiheuttivat kohtuuttoman tuntuista edestakaisina kulkemista ja odottamista:

”Marketin aulassa tapasin paluukimppakyytiä odottavan pariskunnan. Vaimo alkoi heti kertoa siitä, miten mies oli joutunut luopumaan autosta muistisairauden vuoksi. Elämä ja asiointi olivat monimutkaistuneet ja kulkemisesta huolehtiminen jäänyt vaimon vastuulle. Nyt odoteltiin autoa toistamiseen, koska edellisen päivän lääkärikäynti oli mennyt mönkään. Jostakin syystä ei lääkäriäikää ollut, kun he menivät vastaanotolle. Siellä ehdotettiin tulemaan seuraavana päivänä uudelleen. Nyt olivat palaamassa tältä uudelta viidentoisista minuutista lääkärikäynniltä.” (Kenttäpäiväkirja, ST)

Kimppakyyti osoittautui ”naisten kyydiksi”. Miehet olivat pääsääntöisesti kyydissä vaimon

mukana, esimerkiksi lääkärimatkalla. Davey toteaa, että miehet eivät herkästi siirry julkisten liikennepalveluiden käyttäjäksi.

Lasten, joskus myös lastenlasten, rooli kulkemisessa ilmeni monissa keskusteluissa. Harvoin vierailevien kauempana asuvien lasten kanssa tehtiin spontaaneja matkoja, käytiin ajelemassa, katseltiin maisemia, muisteltiin menneitä paikkoja ja ihmeteltiin paikkojen muutoksia. Lasten käynteihin kerättiin myös asiointimatkoja, ja yhdellä taajamamatkalla hoidettiin ”monta karpästä yhdellä iskulla”. Joskus ”lähellä asuvien” lasten käynnit rytmittyivät melko säännöllisesti tietyille viikonpäivälle. Lapset toivat tullessaan etukäteen sovittuja tavaroita ja hoitivat asioita. Heistä jotkut olivat myös varautuneet käyttämään vanhempiansa taajamassa kulloinkin ilmenevien tarpeiden mukaan. Lasten ohella myös sisarukset voivat muodostaa toimivan kuljetusringin. Tästä esimerkkinä kuusi eri puolilla Suomea asuvaa sisarusta, jotka yhdessä olivat rakentaneet autottomille sisarusten lapsuuden kotitilalla asuville sisolle ja veljelle kattavan kulkuhorisontin.

Tavallista tuntui olevan sekin, ettei lähisukulaisia ole. Toisaalta samalla kylälläkin saattoi asua lapsia, mutta äidit tukeutuivat kunnan kyytiin, jos kyyti oli tarjolla. Ainakin yhtenä selityksenä ilmeni äitien haluttomuus rasittaa lapsiaan omilla asioillaan. Ymmärrettiin lasten töiden ja oman lasten vievän aikaa.

Kulkutarpeiden hierarkia

Naapuriapuun turvautuminen kulkukysymyksessä koettiin pääosin kielteisenä ”turvautumaan joutumisena”. Kyydin pyytäminen ei koskaan ollut itsestään selvää ja vaivatonta. Turvautumaan joutumisessa toimii eräänlainen normatiivinen kulkutarpeiden hierarkia, jossa jotkut tarpeet ja matkan tarkoitukset ovat legitimiimpiä kuin toiset. Myös Davey (2007) on todennut, että matkan tavoite ja tarkoitus vaikuttavat siihen, millaisia merkityksiä riippuvuus toisten kyydistä saa. Olennaisiksi, maaseudun vanhusten subjektiivisissa tulkintoissa välttämättömiksi ymmärrettyjen asioiden (ruoka-ostokset, lääkärissä käynnit) hoitamiseksi saatu kulkuapu, kyydin pyytäminen, koetaan vähemmän hankalakaksi kuin sosiaalisten suhteiden hoitamiseen liittyvä liikkuminen. Vielä suurempi kynnyks on pyytää apua päästäkseen harrastuksiin tai itseä kiinnostaviin tilai-

suuksiin. Uskonnollisiin tilaisuuksiin koetaan samanhenkisten ihmisten kuljettavan mielellään, joten kyydin pyytäminenkin on helpompaa.

Maaseudun iäkkäät asukkaat arvioivat tutkimuksessamme, millaisissa tilanteissa naapurilta voi tai ei voi kyytiä pyytää. Helpointa on pyytää kyytiä kohteeseen, johon kuljettaja itse on joko tapauksessa menossa ja oma aikataulu sovittetaan auton omistajan aikatauluun. Helpohkoa on myös lyöttäytyä mukaan, kun mennään yhteiseen harrastukseen, esimerkiksi vapaaopiston piiriin. Vaikeampaa on jo pyytää naapuria toimittamaan asioita oman asiointinsa lomassa. Vielä hankalampaa koettiin se, että naapuria tai tuttavaa pyydettäisiin lähtemään varta vasten autottoman asialle. Myös matkan pituus vaikutti halukkuuteen kysyä kyytiä. Kyytiä ei myöskään voinut pyytää keneltä tahansa. Oli oltava tunne siitä, että autoileva kyydin antaja ei koe kyyditsemistä suurena rasitteena. Tosin tässä sensitiivisyydessäkin oli vaihtelevuutta.

Ihmisten halukkuuteen tarjota kyytiapua oletettiin siis vaikuttavan sekä kyydin tarkoituksen että kyydin yhteyden kuljettajan omiin kulkusuunnitelmiin. Vastavuoroisuuden idean mukaisesti kyydin pyytäminen on helpompaa, jos itse voi vaihtoehtoisesti olla jotenkin avuksi. Aina-kin pieni maksu on usein paikallaan. Vastavuoroisuus nähtiin joskus myös yksilöhistoriallisena. Jos joskus aiemmin on ollut antavana osapuole-
na, voi nyt myös pyytää ja ottaa apua vastaan.

Viittasimme jo aiemmin kyydin legitimitettiin sääntelevään tarpeiden hierarkiaan. Virallinen kyyti järjestyy varmimmin yhteiskunnan juridisesti määrittämiin lääketieteellistä hoitoa vaativaksi tulkittuihin tarpeisiin, lähinnä niin kutsuttuihin ”kela-kyyteihin”. Kunnan järjestämä kutsuhjattu reittipalveluliikenne on nimensä mukaisesti ensisijaisesti tarkoitettu asioimismatkoihin. Se vastaa tietynlaisiin tarpeisiin tiettyinä aikoina. Jokaisessa tutkimuskunnassa sitä ei ollut.

Kyytitarpeiden hierarkian mukaisesti matkan tarkoitus määrittää siis sitä, keneltä kyytiä voi pyytää ja voiko kyytiä ylipäänsä pyytää. Kolmijako spontaanit matkat – potentiaaliset matkat – päämäärättömät matkat kuvaa niitä kulkemisen puolia, jotka toteutuvat maaseudulla lähinnä oman auton omistavien tai vahvojen sosiaalisten verkostojen kannatteleminen autottomien kohdalla. Potentiaalinen mahdollisuus liikkeelle/matkaan lähtöön, ”potentiaalinen matka” on David Metzin (2000) lanseeraama käsite kuvaa-

maan sitä, että on olemassa mahdollisuus tehdä matkoja, joita ei kenties oikeasti koskaan tee, esimerkiksi spontaani huviajelu.

”...tämä on luonnonkaunista seutua. Olen kerran saanut ihailla, kun eräs tuttava ajelutti minua ympäri kuntaa.” (autoton paluumuuttaja kylän keskustan kerrostalosta)

Omatahtiset ja -valintaiset matkaan lähdöt ovat autottomille maaseudun ikääntyville mahdolltoimia. Ne ovat luksusta, jota kukaan ei edes kuvittele vaativansa. Sen sijaan huolta kannettiin asiointimatkojen tulevaisuudesta.

Matkan teko sosiaalisena tapahtumana

Yhteiskunnan muutoksissa maaseudun eläkeläiset pyrkivät korvaamaan menetettyjä sosiaalisia areenoita uusilla. Esimerkiksi kutsujoukkoliikenteenä järjestetyt asiointimatkat olivat monille myös sosiaalisia tapahtumia. Arvuteltiin, keitä kyytiin kulloisellekin matkalle tulisi, ketä siis oli mahdollista matkan aikana tavata ja kenen kanssa vaihtaa kuulumisia. Myös lasten ja naapureiden kanssa yhteisellä matkanteolla oli sosiaalinen ulottuvuus. Kylässä ei ehkä käyty eniseen malliin, mutta ajomatkasta oli tullut yksi seurustelutapa.

Kimppakyydin iloiksi kerrottiin välttämättömän palveluihin pääsyn ohella mahdollisuus ympäristön vaihtokseen ja tuttujen tapaamiseen marketin aulatiloiissa, joiden penkeillä paluukyytiä odoteltiin. Paluukyydin odottaminen taajamassa on saanut uusia merkityksiä sosiaalisten suhteiden mahdollistajana. Kyse on osaksi mielekkäästäkin ”sosiaalisesta odottamisesta”. Iäkkäät ovat ottaneet turhan tuntuisen odotusajan käyttöön ja hallintaansa.

Sosiaalisen areenan muodostavat myös pyörillä kulkevat palvelut, kuten kirjastoauto. Kenttäjaksoillamme kävi selväksi, että kerran kahdessa viikossa kohtuullisen matkan päässä kotoa pysähtyvä kirjastoauto on paljon enemmän kuin kulttuuripalvelu. Se on myös paikka luoda ja ylläpitää sosiaalisia suhteita, vaihtaa kuulumisia ja antaa vertaistukea. Kirjastoauton kuljettajan toimenkuva laajenee yli kirjastovirkailijan. Hän tuntee vakioasiakkansa ja osaa ihmetellä, jos joku heistä ei ilmesty tavalliseen tapaan paikalle.

Kimppakyydin tapaisissa matkajärjestelyissä kuljettajan rooli osoittautui monipuoliseksi.

Hän saattoi käydä hakemassa asiakkaan sisältä ja paluumatkalla huolehtia tavarat sisälle, joskus jääkaappiin asti. Taajamassa paluumatkan läheisessä kuljettajat kävivät hakemassa ”oman” reititönsuuntansa matkustajia, tiesivät, ketä on tulossa, ja ”etsivät” heidät, elleivät olleet vielä odottamassa. Järjestely toimi joustavasti, ja onnistuakseen se edellyttää paikallista ihmisten tuntemista. Myös asiakkaat saattoivat pitää huolta toistensa paluukyydistä.

Päätelmiä

Viittasimme alussa tutkimukseen, jonka mukaan harvaan asutulla maaseudulla ihmisten elämänhallinnan ja tulevaisuuden uskon osalta mahdollisuudet omilla valinnoilla ohjata elämäntulkua koetaan vähäisimmiksi ja asuinalueen arvioidaan useimmiten kehittyvän kielteiseen suuntaan. Tässä tutkimuksessa yhdeksi keskeiseksi teemaksi nousi ikääntyvien maalla asuvien kulkemisessa sen hetkisten kulkemismahdollisuuksien menettämisen pelko. Autolla liikkuvien pelko kohdistui ajokortin menettämiseen, jonka seurauksena nähtiin melkein pä ainoana vaihtoehtona pakkomuutto taajamaan. Autottomat ja ajokortittomat pelkäsivät menettävänsä olemassa olevat kyytimahdollisuudet. Kyytipuheissa oli koko ajan läsnä epävarmuus toiminnan jatkuvuudesta ja pelko siitä, että joutuu muuttamaan pois kotoa.

Maaseutu-ympäristössä suhde auton omistukseen on keskeinen osallistumista ja osallisuutta määrittävä tekijä. Mosaiikkimaisen maaseudun autottomien ikääntyvien elämän piiriä sääntelevät virallisten ja epävirallisten kulkuvaihtoehtojen palapelit ja kootut kokonaisuudet. Sosiaalisten verkostojen olemassaolo erottelee harvaan asutun maaseudun ihmisiä kulkumahdollisuuksien suhteen.

Paikkojen saavutettavuus ja samalla vapautuminen tietyn paikan sitovuudesta on sosiaalisesti rakennettu liikennejärjestelyin, joita joiltakin osin voidaan kompensoida virtuaaliteillä. Nykyinen yksityisautoilulle ja taloudellisesti kannattavalle joukkoliikenteelle perustuva autoyhteiskunta kumuloi kierrettä, jossa autojen lisääntyminen merkitsee yhä lisääntyvää palveluiden keskittymistä. Harvaan asutun maaseudun autottomille ihmisille se merkitsee sitä, että asua saa, kun ei mitään pyydä – eikä minnekään pyydä.

Joissakin harvaanasutuissa maaseutukunnissa asiointiliikennettä on määrätietoisesti kehitetty kutsurunkojärjestelmän, arkisesti ”kimppakyydin” avulla. Esimerkkikunnassamme Pohjois-Karjalassa on kehitetty toimiva kunnan sisäisen ja alueellisen asiointiliikenteen järjestelmä, jossa virkamiesten mukaan on kulkenut ”riti rinnan sairaskorvaus-matkakorvausliikenne ja kaupungin ostama palveluliikenne”. Tulevana syysinä Kela ottaa käyttöön taksiliiton kanssa sovitun suoran korvausjärjestelmän, joka eriyttää nämä kaksi liikennemuotoa. ”Tämä systeemi suorastaan pysäyttää sanan varsinaisessa merkityksessä monen matkan!”, sanoo kunnan virkamies ja jatkaa: ”Kyytitakuu on varmaan jo haudattu. Siitä hän ei ole enää keskusteltu.”

Liikennejärjestelyt muovaavat yhteiskuntaa sekä ihmisten asuinpaikka- ja asuinmuotovalintoja (Dobbs 2007). Harvaan asutulla maaseudulla valtakunnantason poliittinen välinpitämättömyys maaseudun kulkemiskysymysten ratkaisemiseksi on yksi luottamusta nakertava teki-

jä. ”Kun eivät ottaisi tätä meiltä pois”, toisteli- vat kimppakyydissä olijat Pohjois-Karjalassa. Kyseisessä kunnassa kimppakyytiliikennettä, kutsurunkoliikennettä, oli kehitetty määrätietoisesti jo kymmenen vuotta. Koko tuon ajan järjestelmä on ollut uhattuna. Sitä on vuoroin rahoitettu lääninhallituksen ostoliikenteeseen varatuilla rahoilla, vuoroin kehittämishankkeena.

Myös kunnissa luottamus siihen, että voi vaikuttaa maaseudulla asumisen mahdollisuuksiin, on koetuksella: *”On se merkillistä tämä kehittäminen. Kun saat aikaan toimivan (asiointiliikenne ST) systeemin, niin joku toinen tulee ja pyyhkää sen tuosta vaan kartalta kertaheitolta.”*

Tiedämme hyvin vähän maaseudun liikkumisen mahdollisuuksista autottomien kotitalouksien kohdalla. Emme tiedä, miten he arkensa rakentavat, mikä pitää heitä paikallaan ja mikä tukisi oikeutta pysyä paikallaan, valita itse asuinpaikkansa. Ei ole myöskään tutkittu sitä, miten liikennepolitiikalla ohjaillaan ihmisten asuinpaikkavalintoja maaseutukonteksteissa.

TIIVISTELMÄ

Silva Tedre & Anneli Pulkkinen: Kulkeminen avaimena ikääntyvien maalla-asumisen mahdollisuuksiin

Kulkeminen on enemmän kuin linkki siirryttäessä paikasta A paikkaan B. Se on aktiivinen, keskeinen voima, joka vaikuttaa mahdollisuuksiin osallistua poliittiseen, sosiaalisiin ja taloudelliseen toimintaan. Liikennejärjestelyt muovaavat yhteiskuntaa ja ihmisten asuinpaikka- ja asuinmuotovalintoja. Uudet, tilallisesti laajemmat verkostot edellyttävät autoliikku- mista. Kulkemisen kysymys nousee toistamiseen esille maaseutututkimuksessa ja kehittämisen käytännöissä. Silti se tahtoo jäädä sivulauseeksi, itsestään selväksi toteamukseksi kulkemisen pulmallisuudesta ja kulkemisen ongelmien kohtalokkuudesta. Kulkuvaihtoehtojen puute toimii yhtenä syrjäyttävänä rakenteena ja mekanismina yhteiskunnissa, joissa eläminen rakentuu oletukselle tiheästi toistuvasta liikkuvuudesta.

Pohdimme kirjoituksessamme, millaisia ovat harvaan asutun maaseudun kylien ja haja-asutusalueiden eläkeläisten lähtemisen ja palaamisen – kulkemisen – mahdollisuudet tilanteissa, jossa matka ylittää jalan kulkemisen vaihtoehdon.

Tutkimusaineistoina ovat pinta-alaltaan laajoissa kunnissa tehdyt virkamiesten ja ikääntyvien asukkaiden haastattelut sekä heidän tutkimusta varten kirjoittamansa tekstit ja tutkijoiden kenttämuistiinpanot. Eläkeläisiä on perusteita tarkastella omana kulkijaryh-

mänä, koska heidän elämäntapaansa ja arkielämän aikataulujaan eivät luontaisesti ohjaa työ- tai kouluikäisten instituutiot, kuten työpaikan tai koulun aikataulut.

Kulkemisen kannalta sosiaalinen perusjako kulkee yksityisauton omistavan ja autottoman maaseudun väestön välillä. Vanhusten kohdalla autottomuus luo kulkuposition, joka eroaa ratkaisevasti auton omistavan ikääntyvän kulkijan asemasta. Kulkupositio muuttuu edelleen, mikäli autottomuuteen liittyy toimintakyvyn rajoituksia. Autoa ajavat, autosta luopuneet ja ikänsä autotta olleet ovat kolme maaseudun eläkeläisten kulkupositiota, joita tarkastelemme lähemmin. Sen jälkeen jäsenämme autottomien kyytivaihtoehtoja. Julkinen liikenne tavoittaa maaseudun asukkaat vaihtelevasti ja olemassa olevat paikalliset sosiaaliset verkostot puolestaan määrittävät epävirallisen kyydin mahdollisuuksia. Rakennamme aineiston perusteella kulkutarpeiden hierarkian, jossa tietyt tarpeet ja matkan tarkoitukset ovat legitiimimpiä kuin toiset. Maaseudun iäkkäät asukkaat arvioivat tutkimuksessamme, millaisissa tilanteissa naapurilta voi tai ei voi kyytiä pyytää. Kulkemista myös merkityksellistetään uudella tavalla. Siitä tehdään sosiaalinen tapahtuma ja jopa usein väistämättömästä paluukyydin odottelusta pyritään luomaan ”sosiaalista odottamista”.

KIRJALLISUUS

- Andersson, Sirpa: Kahdestaan kotona. Tutkimus vanhoista pariskunnista. Tutkimuksia 169. Helsinki: Stakes, 2007
- Davey, Judith A.: Older people and transport: coping without car. *Ageing and Society* 27 (2007): 49–65
- Dobbs, Lynn: Stuck in the Slow Lane: Reconceptualizing the Links between Gender, Transport and Employment. *Gender, Work and Organization* 14 (2007): 2, 85–107
- Gray, David & Shaw, Jon & Farrington, John: Community transport, social capital and social exclusion in rural areas. *Area* 38.1 (2006): 89–98
- Haarni, Ilka: Kolmas elämä. Aktiiviset eläkeläiset kaupungeissa. Helsinki: Gaudeamus Helsinki University Press, 2010
- Heikkilä, Matti: Tutkimus aluepolitiikan haastajana. *Yhteiskuntapolitiikka* 67 (2002): 6, 552–558
- Honkasalo, Marja-Liisa: ”Elämä on ahasta täällä.” Otteita maailmasta, joka ei pidä kiinni. Teoksessa: Honkasalo, Marja-Liisa & Utriainen, Terhi & Leppo, Anna: Arki satuttaa. Kärsimyksiä suomalaisessa nykypäivässä. Tampere: Vastapaino, 2004
- Häyrynen, Simo: Kulttuuri jää. Outokumpu kaivosteollisuuden jälkeen. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 2010
- Ikääntyvän väestön palvelut syrjäseudulla. Keskustelu-aloitteet. Julkaisuja 55/2006. Helsinki: Sisäasiainministeriö, 2006
- Karisto, Antti: Satumaa. Suomalaiset eläkeläiset Espanjan aurinkorannikolla. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 2008
- Kenyon, Susan & Rafferty, Jackie & Lyons, Glen: Social Exclusion and Transport in the UK: A Role of Virtual Accessibility in the Alleviation of Mobility-Related Social Exclusion. *Journal of Social Policy* 32 (2003): 3
- Kilpeläinen, Arja & Pohjola, Anneli: Kyläläiset keskiössä. Tutkimus kylien hyvinvointipalveluista. Lapin yliopiston yhteiskuntatieteellisiä julkaisuja B. Tutkimusraportteja ja selvityksiä 55. Rovaniemi: Lapin yliopisto, 2007
- Kurvinen, Arja: Pitkäaikaistyöttömät: yksilölliset ja paikalliset piirteet. Tapaustutkimus Kiihtelysvaara. Karjalan tutkimuslaitoksen monisteita n:o 4. Joensuu: Joensuun yliopisto, 1998
- Maaseutupoliittinen yhteistyöryhmä: Maaseutu ja hyvinvoinvo Suomi. Maaseutupoliittinen kokonaisohjelma 2009–2013. Maaseutupoliittikan yhteistyöryhmän julkaisu 5, 2009
- Metz, David: Mobility of older people and their quality of life. *Transport Policy* 7 (2000): 149–152
- Pihlaja, Ritva: Kolmas sektori ja julkinen valta. Kunnallisanalysin kehittämissäätiön tutkimusjulkaisut nro 61. Pole kuntatieto oy, 2010
- Pöllänen, Pirjo: Venäläisten vaimomuuttajien paikallisesti transnationaalit perhe- ja hoivasuhteet. Tutkimus venäjänkielisten maahanmuuttajanaisten perheisyydestä Pohjois-Karjalassa. Väitöskirjakäsikirjoitus 16.6.2010
- Rosenqvist, Olli: Miksi ja miten maaseutua kannattaa määritellä? *Maaseudun Uusi Aika* (1996): 2, 37–42
- Tedre, Silva: Naisyrittäjänä maalla kansallismaisemassa. Teoksessa: Puhakka, Antero & Suutari, Minna & Tedre, Silva (toim.): Notkea liike. Pirkkoliisa Ahposen juhlaakirja. Yhteiskuntapolitiikan tutkimuksia. Joensuu: Joensuun yliopiston yhteiskuntapolitiikan laitos, 2003
- Tedre, Silva & Pulkkinen, Anneli: Vanhuksen paikka maaseudulla. Vanhustyönjohtajien näkemyksiä. *Maaseudun Uusi Aika* 1 (2010)
- Tedre, Silva & Ilmarinen, Katja & Nuutinen, Teija: Ikänäköä maaseutupoliittikkaan, pinta-alalinsit ikäpolitiikkaan! *Gerontologia* 1 (2010): 42–49
- Urry, John: Mobility and proximity. *Sociology* 36 (2002): 255–274
- Varis, Sirpa: Pitkäaikaistyöttömänä maaseudulla. Karjalan tutkimuslaitoksen julkaisuja 144. Joensuu: Karjalan tutkimuslaitos, 2005
- Vuorinen, Leena: Ikääntyminen maalaiskylässä. Lahti: Verson julkaisuja 3/2009
- Wenger, G. Clare: Myths and realities of ageing in rural Britain. *Ageing and Society* 21 (2001): 117–130
- Zechner, Minna: Informaali hoiva sosiaalipoliittisessa kontekstissa. *Acta Universitatis Tamperensis* 1543. Tampere: Tampere University Press, 2010.